Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11113

22. 06. 98

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (18. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Peter Götz, Werner Dörflinger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hildebrecht Braun (Augsburg), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 13/10536 –

Politik zur Erhaltung und Stärkung der Innenstädte

A. Problem

Wie kaum ein anderer Wirtschaftsbereich ist der Handel einem enormen Strukturwandel unterworfen. Dabei zeigen sich Tendenzen zur Minderung von Attraktivität und Niveau vieler Innenstädte. Die Ursachen sind nach Ansicht der Antragsteller sowohl im gesellschaftlichen als auch im städtebaulichen Bereich sowie im Handelsbereich zu suchen.

B. Lösung

Mit dem Antrag, den der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mit Mehrheit zur Annahme empfiehlt, wird zu einer zukunftsorientierten Politik für Innenstädte und Stadtteilzentren aufgerufen, werden die von der Bundesregierung bereits umgesetzten oder in Angriff genommenen Maßnahmen gewürdigt und wird die Bundesregierung aufgefordert,

- die Chancengleichheit zwischen Innenstädten und der „grünen Wiese" zu gewährleisten,
- eine ganzheitliche Strategie zur Stärkung und Revitalisierung der Innenstädte und Stadtteilzentren zusammen mit den Ländern und Gemeinden zu entwickeln,
- die Möglichkeiten der Gemeinden zu stärken, innerörtliche Konversionsflächen für eine stadtverträgliche Nutzung zugänglich zu machen,
- durch eine Änderung der Baunutzungsverordnung die Innenstädte und Stadtteilzentren zu stärken,

- am Entwurf des Wohnungsgesetzbuchs mit seiner Verzahnung von Wohnungspolitik und sozialer städtischer Entwicklung festzuhalten,
- die Innenstädte im Zusammenwirken mit den Ländern wieder sicherer zu machen und
- die Bemühungen zur grenzüberschreitenden Abstimmung und Kooperation im Bereich der räumlichen Einzelhandelsplanung zu verstärken.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen den Antrag u. a. mit der Begründung ab, die geforderten Ziele seien mit den vorhandenen bzw. geforderten Instrumenten nicht zu erreichen.

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag auf Drucksache 13/10536 unverändert anzunehmen.

Bonn, den 17. Juni 1998

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Werner Dörflinger	**Volkmar Schultz (Köln)**	**Angelika Mertens**	**Peter Götz**
Vorsitzender	Berichterstatter	Berichterstatterin	Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Volkmar Schultz (Köln), Angelika Mertens und Peter Götz

I.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 233. Sitzung am 30. April 1998 den Antrag im vereinfachten Verfahren an den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zur federführenden Beratung und an den Innenausschuß, den Ausschuß für Wirtschaft sowie an den Ausschuß für Verkehr zur Mitberatung überwiesen.

Der **Innenausschuß** empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, den Antrag anzunehmen.

Der **Ausschuß für Wirtschaft** empfiehlt mehrheitlich, den Antrag anzunehmen. Dieser Beschluß wurde mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Mitglieder der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS und bei Abwesenheit der Mitglieder der Fraktion der F.D.P. gefaßt.

Der **Ausschuß für Verkehr** empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, die Annahme des Antrages vorzuschlagen.

Der **Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** hat den Antrag in seiner 77. und 78. Sitzung am 6. und 27. Mai 1998 sowie in seiner 79. Sitzung am 17. Juni 1998 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Gruppe der PDS, den Antrag unverändert anzunehmen. Ein von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der 79. Sitzung noch im Ausschuß eingebrachter Antrag mit dem Thema „Für eine ökologische und soziale Stadtentwicklungspolitik. Die Innenstädte stärken und die vorhandenen Siedlungsbereiche weiterentwickeln" (vgl. Anlage) wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

II.

Der **Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** ist sich weitgehend über die Notwendigkeit einig, die Funktion der Innenstädte zu stärken und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern. Trotzdem fand der vorliegende Antrag nicht die uneingeschränkte Zustimmung des ganzen Ausschusses.

1. Die Ausschußmehrheit weist ergänzend zu den Ausführungen im Antrag auf Drucksache 13/10536 darauf hin, der Antrag fordere keine Übertragung von Zuständigkeiten auf den Bund, sondern wolle die Verantwortlichen in den Ländern und in den Kommunen auf die Probleme aufmerksam machen. Die kommunale Selbstverantwortung und Selbstverwaltung muß nach Auffassung der Ausschußmehrheit gestärkt werden. Der Bund könne nicht alles bis ins letzte regeln und könne auch nicht für alles, was es an Fehlentwicklungen gegeben habe, verantwortlich gemacht werden. Mit dem Antrag sollten die Ergebnisse der letzten Jahre in gebündelter Form deutlich gemacht, aber auch aufgezeigt werden, wo es noch Handlungsbedarf gebe. Wenn die zu geringe Ausstattung der Städtebauförderung für die alten Länder beklagt werde, dürfe nicht übersehen werden, daß dies das Ergebnis einer bewußten, breit getragenen Entscheidung für eine Umverteilung zugunsten der neuen Länder gewesen sei. Wenn dort die Städtebaufördermittel wie z.B. im Land Brandenburg nicht ausgeschöpft würden, dürfe dafür nicht der Bund verantwortlich gemacht werden. Was die innere Sicherheit der Städte betreffe, gebe es eine klare Zuständigkeit der Länder.

   Die Ausschußmehrheit hat dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (vgl. Anlage) trotz einer Reihe von Punkten mit gemeinsamer Zielrichtung nicht zugestimmt, weil es daneben viele kontroverse Punkte gebe, die den gemeinsamen Nenner für ein gemeinsames Vorgehen nicht groß genug erscheinen ließen.

2. Die Fraktion der SPD lehnt den Antrag auf Drucksache 13/10536 ab, weil er voller Widersprüche sei. Darin würden die Segregation, die Kriminalität, der Drogenmißbrauch, stadtunverträgliche Planungen und die Monotonisierung der Handelsangebote bedauert, als ob es hierfür keinerlei Verantwortung der seit 17 Jahren regierenden Koalition gäbe. Diese habe sich die Deregulierung aller Lebensbereiche vorgenommen und wundere sich nun über die Resultate. Die Koalition habe seit 1982 dem Eigentum Vorrang gegeben und den sozialen Wohnungsbau massiv reduziert. Damit seien die „breiten Schichten der Bevölkerung" als Zielgruppe durch die Randgruppen ersetzt worden. Junge Familien und die Mittelschichten seien deshalb an den Stadtrand gezogen. Dort sei – von der Koalition gefördert – großzügig Bauland bereitgestellt worden. Dies habe Zersiedelung und höheres Verkehrsaufkommen bedeutet. Damit sei der Versuch, die innere Stadt auszubauen, zunichte gemacht worden. Vorschläge der SPD für eine gerechtere Bodenbesteuerung seien stets abgelehnt worden. Infolgedessen seien die Bodenpreise in den Innenstädten explodiert. Bei der inneren Sicherheit könne nicht vorwiegend an die

Landespolizeigesetze gedacht werden. Die Sicherheit und das Wohlgefühl des Wohnens hätten etwas mit der sozialen Konsistenz von Stadtgesellschaften zu tun. Hier setze der Antrag kaum an. Die Empfehlung, auf die Fehlbelegungsabgabe zu verzichten, stehe im Widerspruch zu der Tatsache, daß die Koalition noch vor wenigen Monaten die einkommensorientierte Miete propagiert habe. Im Antrag sei nichts darüber ausgesagt, wie die Städtebauförderung finanziell ausgestattet und inhaltlich ausgestaltet werden solle. Der Handlungsspielraum der Städte sei in den letzten 16 Jahren immer mehr eingeengt worden. Diese Defizite sollten nach dem Antrag jetzt durch die Länder und Kommunen wieder beseitigt werden. Länder wie Nordrhein-Westfalen leisteten für die nachhaltige Stadtentwicklung Vorbildliches. Es sei nicht nötig, diese durch einen Antrag dazu anzuhalten. Das Vergaberechtsänderungsgesetz sei nicht geeignet, die im Antrag beschriebene steuerbare ökonomische Anstoßwirkung für regionale mittelständische Unternehmen zu ermöglichen. Was den Verkehr betreffe, habe die Koalition dem Individualverkehr stets den Vorrang vor dem ÖPNV auf Kosten der Attraktivität der Innenstädte gegeben. Der Antrag beklage die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsunternehmen im Außenbereich, obwohl es möglich gewesen wäre, diese Entwicklung gemeinsam rechtzeitig durch das Bau- und Raumplanungsrecht zu steuern. Wenn Verdrängung beklagt werde, müsse darauf hingewiesen werden, daß die Koalition ein Verbot der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen lange Zeit verhindert habe. Die Fraktion der SPD könne in der Aneinanderreihung von Maßnahmen verschiedenster Art kein Konzept erkennen. Wer eine nachhaltige Stadtentwicklung wolle, müsse eine ehrliche Bestandsaufnahme machen und realistische Ziele benennen. Dem werde der vorliegende Antrag nicht gerecht.

Die Fraktion der SPD hat sich bei der Abstimmung über den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (vgl. Anlage) der Stimme enthalten, weil sie einerseits der Analyse weitgehend zustimmen könnte, andererseits aber bezüglich der vorgeschlagenen Instrumente für sie noch viele Fragen offen seien.

3. Auch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat den Antrag auf Drucksache 13/10536 abgelehnt. Die meisten Forderungen, wie z. B. die Konzentration der Fördermittel auf die Innenstädte, seien nicht neu. Es fehle nur die Mittelausstattung. Bei der Novellierung des Baugesetzbuchs sei der Außenbereich zu stark geöffnet worden. Der Deutsche Bundestag sei damals, auch was das Raumordnungsgesetz betreffe, nicht weit genug gegangen. Notwendig wären gewesen eine Stärkung der Regionalplanung, eine Verpflichtung der Gemeinden zur interkommunalen Zusammenarbeit und eine Stärkung der Bürgerbeteiligung. Für den ÖPNV fehlten zusammenhängende Netze. Die dafür vorgesehenen Mittel flössen zumeist in den Straßenbau. Die liebenswerte Stadt sei aber eine autoarme Stadt. Verkehrskonzepte müßten darauf ausgerichtet werden, Alternativen zum PKW zu entwickeln und den Individualverkehr zurückzudrängen. Es genüge nicht, in Bahnhöfen Einkaufszentren zu integrieren. Auch das städtebauliche Umfeld müsse verbessert werden. Es sei notwendig, Wohnsiedlungen vorrangig an Haltepunkten von Schienenstrecken anzulegen. Es sei richtig, die Innenstädte sicherer zu machen. Es müsse aber gefragt werden, wer für die Sozialpolitik und die Jugendarbeitslosigkeit verantwortlich sei. Das Eigenheimzulagengesetz fördere das neue Eigenheim auf der grünen Wiese besser als den Kauf eines renovierungsbedürftigen Fachwerkhauses in der Innenstadt. Dadurch würden die Innenstädte dem anonymen Kapital überlassen und die kleinteilige Eigentumsbildung nach außen verlagert. Der entscheidende Fehler des Antrages liege darin, daß er Chancengleichheit bzw. gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Innenstadt und grüner Wiese fordere. Demgegenüber müsse der Vorrang für die Innenstadtentwicklung das Ziel sein. Alle Instrumente, vom Steuerrecht bis zur Eigentumsförderung, seien auf dieses Ziel hin auszurichten. Wenn dies nicht geschehe, werde die wirtschaftliche Gesetzmäßigkeit die Außenentwicklung weiter stärken, und die Politiker würden der Erosion der Innenstädte weiterhin hilflos gegenüber stehen. Was den Abfluß der Städtebaufördermittel im Land Brandenburg angehe, müsse nicht nur die schwierige finanzielle Situation der Kommunen, sondern auch die Unsicherheit in der Eigentumsfrage, die manches Projekt vereitele, in Betracht gezogen werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat ihre Vorstellungen zu diesem Thema in einem eigenen Antrag (vgl. Anlage) niedergelegt, der nicht die Zustimmung der Ausschußmehrheit gefunden hat.

4. Die Gruppe der PDS hat sich beim Antrag auf Drucksache 13/10536 der Stimme enthalten. Bei ihr halten sich Zustimmung und Kritik zu den verschiedenen Feststellungen und Forderungen dieses Antrages die Waage. Dagegen konnte sie dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (vgl. Anlage) zustimmen.

Bonn, den 17. Juni 1998

Volkmar Schultz (Köln)
Berichterstatter

Angelika Mertens
Berichterstatterin

Peter Götz
Berichterstatter

Anlage

Antrag

der Abgeordneten Helmut Wilhelm, Franziska Eichstädt-Bohlig und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für eine ökologische und soziale Stadtentwicklungspolitik. Die Innenstädte stärken und die vorhandenen Siedlungsbereiche weiterentwikkeln.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wolle beschließen:

Städte zeichnen sich aus durch Nutzungsvielfalt und Lebendigkeit. Sie bieten Raum für unterschiedliche soziale Gruppen, für Kommunikation und Begegnung und sind zugleich Standorte für Wirtschaft, Handel und kulturelle Institutionen. Seit Jahren wandelt sich die Situation dramatisch. Der Trend zur Schwächung der Städte läßt sich an folgenden Entwicklungen ablesen:

Einwohnerwanderungen von Kernstädten in Randzonen

Unsere Städte verlieren immer mehr Einwohner, die ins Umland abwandern. Seit 1960 lebten noch 29,5% der Bevölkerung in den Kernstädten, heute nur noch 22%. Dagegen lebten in verdichteten und hochverdichteten Kreisen (Stadtumland) 1960 noch 22% der Bevölkerung, heute 29%.

Großmärkte auf der grünen Wiese gefährden innerstädtischen Handel und Mittelstand

Viele kleine Geschäfte in den Innenstädten müssen aufgeben. Hervorgerufen wird diese Entwicklung u.a. durch die Zunahme der Großmärkte auf der grünen Wiese. Allein in den neuen Ländern wurden in den Jahren 1990 bis 1994 28 Einkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von jeweils über 20 000 m^2 eröffnet. Im Einzugsbereich der Städte Halle und Leipzig stehen z.B. 830 000 m^2 Verkaufsfläche in außerstädtischen Großmärkten bereit, während die beiden Innenstädte zusammen 260 000 m^2 Verkaufsfläche bieten. Aus den beiden Städten fließen so jährlich ca. 900 Mio. DM an Kaufkraft ab. Diese Entwicklung setzt sich überall fort. Die Ansiedlung von außerstädtischen Fachmärkten und über 25 sog. Factory-outlet-Center wird von vielen Kommunen und Landesregierungen, allen „Innenstadtappellen" zum Trotz, aktiv gefördert.

Wachsende Suburbanisierung

Zunehmend entstehen Arbeitsplätze in den Ballungsrandbereichen und nicht mehr in den Kernstädten. Hinzu kommt die Ansiedlung von Großkinos und Freizeitparks in der Peripherie. Fachleute sprechen inzwischen von einer „Suburbanisierung im dritten und vierten Ring". Die Ballungsränder und nicht mehr die alte Kernstadt werden zum Lebensmittelpunkt von immer mehr Menschen. Die klassischen, hierarchischen Beziehungen zwischen Stadt und Umland lösen sich zunehmend auf. Immer weiter entfernte Räume werden in die Stadtregionen einbezogen. Wohin die Entwicklung führen kann, zeichnet sich in den USA deutlich ab. Dort sind inzwischen in fast allen Metropolregionen sog. „Edge Cities" entstanden, also neue Verdichtungen außerhalb der traditionellen City. Viele von ihnen haben die City in ihrer funktionalen Bedeutung überholt.

Massiver Bauboom in den Ballungsregionen

Die Entwicklung findet ihren Ausdruck in einem Bau- und Wachstumsboom in den Ballungsrandgebieten. Die niedrigen Bodenpreise und das große Baulandangebot führen zu einem großzügigen Umgang mit Flächen, der durch ein- bis zweistöckige Bauweisen, lockere Bebauung, großzügige Erschließung und breite Straßen und Autobahnen gekennzeichnet ist. Täglich werden in Deutschland ca. 100 ha Freifläche in Siedlungs- und Verkehrsfläche umgewandelt. Ihr Anteil an der Gesamtfläche ist von 7 % im Jahre 1950 heute auf über 13 % gestiegen. Der flächenintensive Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern nimmt vor allem in kleineren Gemeinden ohne zentralörtliche Bedeutung zu. Seit Mitte der 80er Jahre wird die Siedlungstätigkeit, die bis dahin eher an den Achsen ausgerichtet war, heterogen und diffus. Es kommt zu einer Auffüllung der bisherigen Freiräume und zu einer wachsenden baulichen und funktionalen Dispersion.

„Banalisierung" der Kernstädte

In unseren Innenstädten ist in den letzten Jahren eine zunehmende baulich-ästhetische „Banalisierung" zu beobachten. Historische Stadtbilder, Baudenkmäler, Mittel- und Orientierungspunkte werden zerstört oder entwertet. In den Innenstädten machen sich Kettenläden, Filialen, Fast-food-Restaurants, Spielhallen, Videotheken, monotone Parkhäuser, Banken- und Bürohochhäuser breit. Die Städte verlieren nicht nur ihre Bevölkerung, sondern auch ihr Gesicht, ihre Gestalt, die Vielfalt ihrer Angebote, ihre Besonderheit, ihre spezifische Unverwechselbarkeit und letztlich ihre Idendität. Ausgenommen von dieser Entwicklung sind nur wenige Einkaufsstraßen und einige „Touristenmeilen", in denen dann „Historisches" oft künstlich herausgeputzt wird.

Bodenpreise: In den Zentren zu hoch – an der Peripherie zu niedrig

Die Zersiedelung im Außenbereich und Verdichtung im Innenbereich werden entscheidend durch die Höhe der Bodenpreise und das Bodenpreisgefälle gesteuert. In den Kernstädten erzeugt das hohe Bodenpreisniveau einen hohen Nutzungs- und Verwertungsdruck. Dies führt zur Übernutzung, zu hoher baulicher Verdichtung und zum Absterben von Wohnnutzungen und Kleingewerbe. In den Niedrigpreisgebieten, vor allem am äußeren Rand der Agglomerationen, herrscht dagegen ein Überange-

bot an billigem Bauland. Diese Bodenpreisniveaus sind nicht nur das Ergebnis eines Marktprozesses, sondern werden durch staatliche Wohnungsbau- und Eigenheimförderung, durch Bewertungsvorschriften, durch das Steuerrecht, durch Infrastrukturförderung, durch Planungsrecht und konkrete Planungsentscheidungen, Regional- und Wirtschaftsförderung und direkte Subventionen massiv beeinflußt.

Wachsende Verkehrsströme an den Siedlungsrändern

Die Zersiedelung des Umlandes ist eng verbunden mit dem Ausbau des Straßennetzes und der ständigen Zunahme des Personen- und Güterverkehrs. Die jährlich zurückgelegte Wegstrecke pro Person hat sich seit 1950 versechsfacht. Nach Prognosen des Ifo-Institutes wird der PKW-Verkehr bis 2010 um 34 % wachsen, der Güterfernverkehr um 40 %. Die früher eng verbundenen Standorte für Wohnen, Arbeit, Erholung und Versorgung fallen immer weiter auseinander. Die ausgeprägte Suburbanisierung führt auch zu einer starken Verschiebung der Verkehrsströme. Es wachsen vor allem die tangentialen, nicht mehr auf die Kernstadt gerichteteten Verkehrsbewegungen. Die „Verkehrspolitik" bietet durch immer neuen Bau von Bundesstraßen, Umgehungsstraßen, Zubringern, Ringstraßen usw. Scheinlösungen an, die doch nur weiteren Verkehr induzieren. Bei den Projektplanungen bleiben Netzzusammenhänge, verkehrsträgerübergreifende, raumordnerische und ökologische Aspekte meistens unbeachtet. Der Straßenbau schreitet konzeptionslos und unkoordiniert voran. Im Güterverkehr setzt die Bundesplanung den Schwerpunkt auf Güterverkehrszentren, die mit Flächenansprüchen von 150 bis 200 ha nicht in die vorhandenen Siedlungsstrukturen integrierbar sind und die weiträumige Dominanz des LKW-Verkehrs absichern.

Ökologische Schäden und Entwertung von Grün- und Erholungszonen

Die Bautätigkeit am Rand und im Umland unserer Städte führt zu einer wachsenden Zerstörung und Entwertung zentrumsnaher Grün- und Erholungszonen. Durch die Zerschneidungseffekte verlieren diese Gebiete ihre ökologische Wertigkeit. Versiegelungen störend zunehmend den Wasserhaushalt. Der wachsende Verkehr führt in den Siedlungsbereichen zu hohen Lärmbelastungen und zur Ansammlung von Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen, Benzol, Ruß, Ozon und vieler anderer Schadstoffe, auch in vielen verkehrsberuhigten Zonen. Die innerstädtischen Verdichtungen führen zu mangelnder Durchlüftung von Städten und zu einem für den Menschen äußerst nachteiligen Bioklima.

Volkswirtschaftliche Schäden durch Unterauslastung der Infrastruktur und wachsende Erhaltungsaufwendungen

Die wachsende Zersiedelung führt auch zu erheblichen ökonomischen Belastungen, vor allem für die Kommunen, aber auch für Bund und Länder. Dazu zählen die externen Kosten und indirekten Subventionen für den Autoverkehr, die zusammen auf 150 Mrd. DM pro Jahr betragen. Ein weiterer Kostenfaktor ist der Erhalt der Infrastrukturnetze (Straßen und Leitungen), deren Wert auf 1,8 Billionen DM geschätzt wird, davon sind 550 Mrd. DM kommunale Infrastrukturbestände. Empirische Untersuchungen zeigen, daß der Infrastrukturaufwand durch ineffiziente Streusiedlungsweisen sowohl für die Kommune als auch für die Einwohner erhebliche finanzielle Belastungen nach sich zieht. Durch die wachsende Siedlungsdispersion nimmt die durchschnittliche Auslastung stadttechnischer Anlagen kontinuierlich ab. Durch die ständige Konzentration auf Neubautätigkeit kommt es auch zu einer Vernachlässigung bereits bestehender Infrastrukturen. So ist im Bereich Abwasser und Kläranlagen der aufgestaute Erhaltungsbedarf auf 300 Mrd. DM angewachsen. In anderen Bereichen sind die zukünftigen Belastungen noch nicht einmal bekannt. Völlig unklar ist die Entwicklung bei den Erhaltungskosten der Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere der Brücken, Betonbauwerken und Tunneln.

Die Eigentümerstruktur in den Städten wird anonym. Die kleinteilige Eigentumsmischung ist zunehmend gefährdet

In unseren Städten verschwindet zunehmend die kleinteilige Eigentümerstruktur. Dadurch wird die Stabilisierung lebendiger und nutzungsgemischter Stadtteile immer schwerer. Soziale Kräfte, die am Erhalt des Stadtteils und an dessen funktionaler Lebensfähigkeit interessiert sind, werden geschwächt. Der anonyme Immobilienbesitz großer Fonds oder Firmen ist im allgemeinen mit dem Stadtquartier nicht verbunden und hat ein ausschließliches Interesse an der Gewinnmaximierung und reagiert nicht auf städtebauliche, soziale und ökologische Probleme. Städtisches Klein- und mittelständisches Gewerbe wird immer mehr in den Mieterstatus gedrängt.

Wachsende soziale Segregation und Aufsplitterung – Viele Siedlungsbereiche werden zu Problemzonen mit wachsenden sozialen Konflikten

In vielen Siedlungsbereichen vollzieht sich ein Prozeß zunehmender sozialer Erosion und sozialer Entmischung. In den Kernstädten verbleiben überwiegend sehr junge und ältere Menschen und vor allem Haushalte mit sozialen Problemen und niedrigen Einkommen. Die Großsiedlungen an den Stadträndern werden, vor allem in den neuen Bundesländern, schrittweise von einer einseitigen Bevölkerungsstruktur geprägt. Der schlechte bauliche Zustand und die stadträumliche Isolation vieler Gebiete, wachsende Arbeitslosigkeit, die hohe Fluktuation der Bewohnerinnen und Bewohner (in vielen Gebieten weit über 10 % pro Jahr) und hohe Leerstandsraten (oft 20 %) verbinden sich oft zu Negativeffekten, die diese Gebiete dann zu „Problemzonen" werden lassen. In der öffentlichen Wahrnehmung werden dann Kriminalität und Vandalismus thematisiert, nicht aber die komplexen Hintergründe, die zum

Entstehen solcher Konstellationen beitragen. Die daraus resultierenden „Null-Toleranz-Debatten" greifen zu kurz und dienen eher der politischen Agitation als einer wirklichen Behebung der arbeitsmarkt-, sozial- und städtebaupolitischen Ursachen.

Die staatliche Politik verschärft die Probleme, anstatt gegenzusteuern

Der wachsende Druck auf die Neuausweisung von Gewerbe-, Wohn- und Verkehrsflächen wird u. a. durch den wirtschaftlichen Strukturwandel hervorgerufen. Ständig ändern sich die Standortbedingungen und Anforderungen für produzierendes Gewerbe, Dienstleistungen, Handel und Verkehr. Die Entwicklung neuartiger Produktionsmethoden wie lean-production, just-in-time Konzepten, das räumliche Auseinanderfallen verschiedener Produktionsstufen im Rahmen raumgreifender Arbeitsteilungsnetze und internationaler Produktion, die Optimierung inner- und zwischenbetrieblicher Materialflüsse, die Verkleinerung der Fertigungslose, wachsende Spezialisierung und Dienstleistungsorientierung und die Zunahme der Automation sind ökonomische Impulse, die in der Regel den Bedarf nach neuen Flächen steigern.

Trotzdem ist der rasant wachsende Flächenbedarf keine automatische Folge wirtschaftlicher Ansprüche. Notwendig wären politische Signale, auch die verfügbare Fläche in ökonomische Knappheitskalküle einzubeziehen. Statt dessen fördert die staatliche Politik den Prozeß der Zersiedelung zusätzlich:

a) Die Wohnungsbauförderung gibt undifferenzierte Wachstumsanreize

Seit der Nachkriegszeit betreibt die Bau- und Wohnungspolitik die Siedlungsexpansion unter den Zielvorgaben Angebotsausweitung, Förderung der Bauwirtschaft, Förderung der Vermögensbildung voran. Vielfältige Steuersubventionen (pro Jahr ca. 14 Mrd. DM) fließen nach dem Gießkannenprinzip vorrangig in den Neubaubereich. Die steuerliche Möglichkeit, Verluste aus Grundstücksgeschäften mit anderen Einkünften steuerlich unbegrenzt zu verrechnen, macht überhöhte Bau- und Bodenpreise attraktiv und konterkariert die Bemühungen um flächensparendes und preiswertes Bauen. Die degressive Abschreibung bei Immobilieninvestitionen macht hohe Anfangsverluste steuerlich attraktiv und wirkt als Veräußerungs- und Spekulationsanreiz. Als besonders verheerend erwiesen sich die Abschreibungsmöglichkeiten für die neuen Bundesländer nach dem Fördergebietsgesetz. Sie führten zu einem schnellen Bodenpreisanstieg in ostdeutschen Innenstädten (in Dresden auf 11 000 DM pro m^2), zu einer massiven Siedlungstätigkeit auf der „grünen Wiese", zur Errichtung zahlreicher Immobilien am Markt vorbei und zu steuerlichen Mitnahmeeffekten von über 35 Mrd. DM für Besserverdienende.

b) Der Rückzug aus dem sozialen Wohnungsbau schwächt die vorhandenen Siedlungstrukturen

Der soziale Wohnungsbau hat zwar in der Vergangenheit ebenfalls zur Zersiedelung beigetragen, doch der schleichende Rückzug des Staates schwächt nun die vorhandenen Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus, z. B. zahlreiche Großwohnsiedlungen, in denen die Bindungen nach und nach auslaufen.

c) Zahlreiche Förderprogramme sind auf die Förderung von Monostrukturen und Neubau ausgerichtet

Die staatliche Förderpraxis berücksichtigt nicht die Notwendigkeit gemischter Strukturen und ist zu stark auf Neubau ausgerichtet. Die Wohnungsbau- und Eigenheimförderung ist einseitig auf das „Wohnen" ausgerichtet, die Wirtschaftsförderung einseitig auf „Gewerbe". Nutzungsgemischte Strukturen fallen somit oft durch das Raster der Förderbestimmungen. Außerdem sind die Fördermittel weitgehend neubauorientiert.

d) Die Verkehrsplanung und Verkehrsfinanzierung ist weitgehend auf den Straßenbau fixiert

Immer noch wird durch den Ausbau des Straßennetzes die Zersiedelung massiv vorangetrieben. Bezeichnend für die Herangehensweise ist das volkswirtschaftliche Bewertungsverfahren (Nutzen-Kosten-Analyse) des Bundesverkehrswegeplans: Es schreibt Verkehrsprojekten dann einen besonders hohen Nutzen zu, wenn diese zur Erhöhung von Geschwindigkeiten, Verbesserung von Erreichbarkeiten und privaten Kosteneinsparungen beitragen. Die ökologischen Folgekosten des Verkehrs werden unterbewertet und die siedlungsstrukturellen Wechselwirkungen fließen in die Betrachtung überhaupt nicht ein. Die Investitionsschwerpunkte von Bund, Ländern und Gemeinden liegen eindeutig beim Straßenbau, für den jährlich über 40 Mrd. DM bereitgestellt werden.

e) Bewertungsvorschriften für Grund und Boden treiben die Bodenpreise in den Städten nach oben

Bei bebauten Miet- und Geschäftsgrundstücken führt die Systematik der Wertermittlung zur Überhöhung der Grundstückspreise durch eine getrennte Ermittlung von Gebäudeertragswert und Bodenwert. Bei dem Bodenwert handelt es sich dabei um den potentiellen Neubauwert. Dadurch geht von dieser Wertbestimmung ein ökonomisches Signal zum Abriß und zur Hochzonung aus. In innerstädtischen Gebieten führt dies zur Verdrängung von Wohnnutzungen und zur Ausbildung monostrukturierter und überverdichteter Gebiete. Auch die Bodenrichtwerte sind am Neubaugeschehen und an der Durchsetzung höherwertiger Nutzung orientiert. Sie werden aus Kaufpreissammlungen abgeleitet, in die viele Verkaufsfälle meist unbebauter Grundstücke eingehen, und bilden bei bebauten Grundstücken deshalb überhöhte Werte ab.

f) **Die Städtebauförderung verliert zunehmend ihre Bedeutung**

Den hohen Summen, die letztlich die Zersiedelung der Landschaft fördern, stehen nur geringfügige Mittel zur Entwicklung von Kernstädten gegenüber. So gehen die Mittel für Städtebauförderung stetig zurück (von über 1 Mrd. DM bis 1995 auf 733 Mio. DM 1997). Grund dafür war nicht die knappe Haushaltslage, sondern die falsche Schwerpunktsetzung. Aufgrund dieser Entwicklung hat die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, die Mittel zur Stärkung der Zentren einzusetzen, keine große Bedeutung.

g) **Das kommunale Planungsrecht ist von einer Schwächung der ökologischen Belange und einem Abbau der Bürgerbeteiligung gekennzeichnet**

Die Baugesetzbuch-Novelle 1997 hat keinen Beitrag zur Stärkung der Innenstädte geleistet. Ökologische Belange wurden noch mehr geschwächt Die Zersiedelung unserer Landschaft wurde durch weitere sog. „Privilegierungen von Außenbereichsvorhaben" beschleunigt. Die Bürgerbeteiligung wurde abgebaut. Die Planungsqualität wurde durch wachsenden Einfluß privater Investoren und Fristverkürzungen im verwaltungsinternen Abstimmungsprozeß abgebaut. Zahlreiche Chancen zur Vereinfachung des Gesetzes und zur sinnvollen und notwendigen Flexibilisierung der planerischen Instrumente blieben ungenutzt.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ihre Förderpolitik und die Städtebau- und Raumordnungspolitik auf das Ziel Weiterentwicklung und Stärkung der Innenstädte und des vorhandenen Siedlungsraums auszurichten

Notwendig ist eine Umkehr des Prinzips ständiger Siedlungserweiterung und die Schaffung einer Kultur der Wiedernutzung alter Gebäude. Die Chancen, den Einstieg in eine Trendwende beim Flächenverbrauch zu schaffen, sind gut. In den meisten Regionen herrscht ein Überangebot an baureifen Gewerbeflächen. Bundesweit stehen ca. 25 000 ha geeigneter Fläche zur Revitalisierung der Innenstädte bereit. Die behutsame Weiterentwicklung des Bestandes, die bauliche Erneuerung und ökologische Aufwertung unserer Siedlungsbereiche, Nutzungsmischung, Verkehrsvermeidung, Innenentwicklung und die Begrenzung des Flächenverbrauchs müssen zum Leitbild der städtebaulichen Entwicklung werden. Belange des Ressourcen- und Naturschutzes sind mit der Stadtentwicklungspolitik zu verzahnen. Die vorhandenen Wohnbereiche sind zu stabilisieren.

Um diesen Zielen näherzukommen, müssen im Bereich des Bodenrechts, des Planungsrechts, des Umweltrechts, der Wohnungspolitik, der Verkehrspolitik und des Steuer- und Finanzwesens neue Weichenstellungen vorgenommen werden. Dazu gehören u. a.:

Die Städtebauförderung ist auszubauen

Durch Umschichtungen aus den aktuellen Wohnungsbau-Förderprogrammen ist die Städtebauförderung aufzustocken. So kann sie ihre strategische Bedeutung für die Sanierung unserer Kernstädte wiedergewinnen. Notwendig ist aber auch die Weiterentwicklung des klassischen Sanierungsbegriffs. In den Innenstädten gibt es zahlreiche, ökologisch belastete, ungeordnete, überverdichtete Bereiche, in denen eine ökologische Aufwertung (z. B. Entsiegelung, Begrünung, Frischluftversorgung, Verkehrsberuhigung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs, ökologische Energieversorgung) in Verbindung mit einer städtebaulichen Neuordnung dringend notwendig ist, ohne daß diese Gebiete im Sinn des Gesetzes als „Sanierungsgebiete" zu bezeichnen wären. Deswegen sind die Sanierungs- und Entwicklungsvorschriften des Baugesetzbuchs weiterzuentwickeln, um auch solche Bereiche zu erfassen.

Die Förderinstrumente für die neuen Länder sind mit städtebaulichen Zielen zu verknüpfen

Die Fehlentwicklungen der Vergangenheit müssen durch neue Förderschwerpunkte korrigiert werden. So ermöglicht das KfW-Infrastrukturprogramm eine zusätzliche Finanzierung städtischer Infrastruktur, vor allem in den neuen Ländern. Aus den Mitteln des Sozialen Wohnungsbaus sind 1998 250 Mio. DM mit Sanierungs- und städtebaulichen Zielen zu verbinden. Diese Ansätze sind begrüßenswert, reichen jedoch angesichts der hohen Ausgaben, mit denen die weitere Zersiedelung gefördert wird, nicht aus. Sie sind deshalb auszubauen und stärker mit städtebaulichen Zielen zu verzahnen.

Der Soziale Wohnungsbau ist zu stärken und zeitgemäß umzubauen

Der Bestand an preiswerten und gebundenen Wohnungen nimmt z. Z. rapide ab. Daher muß sich die Praxis des Sozialen Wohnungsbaus verstärkt auf das Ziel der sozialen Stabilisierung unserer Städte und problembeladener Stadtquartiere konzentrieren. Ein zielgruppenorientiertes, effizientes Fördersystem soll den derzeitigen Sozialen Wohnungsbau ablösen. Es soll im Rahmen eines neuen wohnungswirtschaftlichen Sektors „Neue Gemeinwirtschaft" einen Teilmarkt geförderter und dauerhaft gebundener Wohnungen schaffen. Dabei sind Mietwohnungsbau und Altbauerneuerung schwerpunktmäßig zu fördern.

Die Wohnungsbauförderung ist zu konzentrieren

Steuerlich abschreibungsfähig mit 2 % pro Jahr soll in Zukunft nur noch der unmittelbare Substanzverlust eines Gebäudes sein. Ansonsten ist die bisherige Wohnungsbauförderung durch ein Konzept von zielgerichteten Bauzulagen für den Mietwohnungsbau zu ersetzen. Die Entkoppelung der Förderung von der Steuerprogression wird sich kostensenkend auf Bau- und Bodenpreise auswirken und die Mitnahmeeffekte von Projektentwicklern und Fondsbetreibern deutlich einschränken. Bei der Eigenheimförderung sind ökologische und flächensparende Komponenten in die Förderung zu integrieren.

Durch eine ökologisch-soziale Steuerreform Rahmenbedingungen für den Umbau schaffen

Durch eine Anhebung der Energiepreise im Rahmen einer ökologisch-sozialen Steuerreform sind die Rahmenbedingungen zu schaffen, um die umfassende energetische Sanierung des Gebäudebestands voranzutreiben. Außerdem wird eine Anhebung der Benzinpreise bessere Rahmenbedingungen für eine neue Siedlungs- und Verkehrspolitik schaffen, die auf Verkehrsvermeidung und Stärkung des Umweltverbundes im Verkehr ausgerichtet ist. Dieser Prozeß ist auf Dauer und schrittweise anzulegen. Dabei sollen die Steuermehreinnahmen für die Senkung der Lohnnebenkosten und der Einkommensteuer, für Investitionen in regenerative Energien und den Umbau des Verkehrssektors verwendet werden.

Das Planungsrecht ist an den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung und einer Stärkung der bestehenden Siedlungsräume auszurichten

Das kommunale Planungsrecht (Baugesetzbuch) ist nach folgenden Grundsätzen umzugestalten:

- Die ökologischen Belange sind auf allen Planungsebenen festzuschreiben.
- Die Priorität für die Bebauung von Lücken und Brachen ist sicherzustellen.
- Auf allen Planungsebenen ist sicherzustellen, daß Siedlungsschwerpunkte an den öffentlichen Verkehr, vornehmlich an den Schienenverkehr, angeschlossen sind.
- Der Schutz des Außenbereichs muß wieder durchgesetzt werden.
- Die Regionalisierung der Entscheidungsprozesse muß verbindlich geregelt werden. Die Kommunen sind zur interkommunalen Zusammenarbeit zu verpflichten.
- Die grundgesetzlich verankerte Planungshoheit der Kommunen ist gegen die überörtlichen Fachplanungen (z. B. Bau von Bundesstraßen) zu stärken.
- Die Planungsverfahren sind zu demokratisieren, die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ist auszubauen.

Die Politik muß dem Bau von Verbrauchermärkten auf der grünen Wiese und von Factory-outlet-Center entgegenwirken

Die politischen Entscheidungsträger müssen endlich ihre Möglichkeiten nutzen, dem weiteren Bau von Verbrauchermärkten und Factory-outlet-Center auf der grünen Wiese entgegenzuwirken. Das derzeitige Planungsrecht ist offenbar wirkungslos und dahin gehend zu verschärfen, daß Einrichtungen des Einzelhandels grundsätzlich nur nach interkommunaler Abstimmung und im Zusammenhang mit den besiedelten Bereichen, an städtebaulich und verkehrlich integrierten Standorten, genehmigt werden können. Die Entscheidungsträger vor Ort sind aufgefordert, neue Einzelhandelsgroßprojekte restriktiv zu beurteilen.

Verkehrkonzepte an den Zielen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung ausrichten

Um die verkehrlichen Probleme umwelt- und stadtverträglich lösen zu können, ist es notwendig, Autoverkehr zu vermeiden, durch Verkehrsarten des Umweltverbundes zu ersetzen und die „Stadt der kurzen Wege" zu fördern. Um die Kommunen und Regionen in die Lage zu versetzen, diese Ziele zu verfolgen, sind u. a. folgende Rahmenbedingungen zu ändern:

- umfangreiche Änderungen der Straßenverkehrsordnung zugunsten von Fußgängern und Radfahrern,
- Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften,
- Verbesserung der Möglichkeiten zur kostengünstigen Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen,
- Änderung der Landesbauordnungen mit dem Ziel, autoarme und autofreie Stadtteile besser realisieren zu können,
- Ablösung des Bundesverkehrswegeplans durch eine generelle, auf alle Ebenen umzusetzende Integrierte Verkehrsplanung,
- Konzentration der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf die Förderung des Fußgänger-, Rad- und des öffentlichen Verkehrs,
- konsequente Fortführung der Bahnreform, insbesondere: Öffnung von Nebenstrecken und -netzen für leistungsfähige Anbieter von Schienennahverkehr.

Bewertungsvorschriften dürfen nicht den Anstieg der Bodenpreise in den Kernstädten anheizen

Die bewertungsrechtlichen Regelungen im Baugesetzbuch (BauGB) sind wie folgt zu ändern:

- Bei der Wertbildung von bebauten Grundstücken ist der Grundstückswert für Gebäude und Boden gemeinsam aus dem aktuellen Ist-Ertrag abzuleiten.
- Bodenrichtwerte und Bodenrichtwertkarten müssen in bereits bebauten Gebieten grundsätzlich zwei unterschiedliche Richtwerte darstellen:
  a) einen Grundstücksrichtswert für bebaute Grundstücke, deren Nutzung im wesentlichen beibehalten werden soll, und
  b) einen Bodenrichwert für unbebaute und teilbebaute Grundstücke, für die Art und Maß der zulässigen Bebauung sich nach § 34 BauGB oder nach den Maßgaben eines Bebauungsplans ergeben.
- Für die Erstellung von Bodenrichtwertkarten sind kleine Gebietseinheiten festzulegen, die nach einheitlichen Merkmalen in Parzellierung und Bebauung abzugrenzen sind.

Mit diesen Maßnahmen soll erreicht werden, daß sich die Bewertung für Grundstücke am realen Ertrag orientiert. Gleichzeitig sollen Bodenwerte ermittelt werden, die räumlich und nach Grundstückstypen differenziert sind.

Die Grundsteuer soll verstärkt zu einer sozial gerechten und ökologisch verantwortbaren Bodennutzung beitragen

Die notwendige, vom Bundesverfassungsgericht geforderte Umstrukturierung der Grundsteuer hat so zu erfolgen, daß diese durch Einbeziehung des Bodenwertes und der Fläche in die Besteuerungsgrundlage einen Beitrag zur sozial gerechten und ökologisch verträglichen Bodennutzung leistet. Die Wertbestimmungen für Besteuerung und für die Verkehrswertermittlung, die bisher unterschiedliche Werte ergeben, sind zusammenzuführen, um auch bei Grundbesitzern ein Interesse an der Ausweisung angemessener und nicht überhöhter Grundstückswerte zu erreichen.

Kommunen brauchen das zonierte Satzungsrecht und Grundsteuer C

Die sog. Grundsteuer C und das zonierte Satzungsrecht, welche es den Kommunen ermöglichen, einzelne Grundstücke aus städtebaulichen Gründen stärker zu belasten, sind gemäß der Forderung des Deutschen Städtetages einzuführen. Sie leisten einen Beitrag, um die städtebaulich unerwünschte Hortung von Grund und Boden einzuschränken.

Gemeindefinanzreform voranbringen

Die ständige Neuausweisung von Bauland wird oft von den Gemeinden mit ihrer Konkurrenzsituation untereinander begründet. Um diese auf ein sinnvolles Maß zu reduzieren, ist eine Reform der Gemeindefinanzen unumgänglich, die folgende und andere Eckpunkte umfassen soll:

- Entlastung der Kommunen durch Abbau horizontaler Ungleichgewichte zwischen den Gemeinden,
- Sicherstellung der kommunalen Finanzautonomie und Verbesserung der quantitativen Finanzausstattung der Gemeinden,
- Verbreiterung der Bemessungsgrundlage der Gewerbesteuer und verfassungsrechtliche Absicherung der Gewerbesteuer,
- Ausweitung der Gewerbesteuerpflicht auf freie Berufe und die Anbieter öffentlicher Dienstleistungen,
- Gestaltung der Gewerbeertragsteuer in der Weise, daß der Gewinn und nicht das Eigenkapital besteuert wird,
- ausreichende Kompensation für die Verluste, die den Gemeinden durch die Abschaffung der Gewerbekapitalsteuer entstehen,
- Entlastung der Kommunen durch Einführung einer Grundsicherung,
- Neuordnung der föderalen Finanzbeziehungen, die die bisherige systematische Benachteiligung der kommunalen Ebene beendet,
- Betonung des sog. Konnexitätsgrundsatzes (Artikel 104a GG): Die Ausgabenlast ist grundsätzlich demjenigen Rechtsträger zuordnen, der die Aufgaben durch sein Gesetz verursacht hat.

Innenstädte im Zusammenwirken mit Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen und Ländern sicherer machen

Der konservative Sicherheitsdiskurs ist von einer wachsenden Repressionstrategie gekennzeichnet und gaukelt den Bürgerinnen und Bürgern vor, durch eine „Null-Toleranz"-Strategie die Sicherheit öffentlicher Räume gewährleisten zu können. Dabei sind die Erfolge einer derartigen Strategie auch in New York sehr bescheiden. Notwendig ist ein Sicherheitskonzept, das den Schwerpunkt auf Prävention setzt. Für die Kommunen sind dabei folgende Punkte von besonderer Bedeutung:

a) Öffentliche Sicherheit durch Polizeipräsenz stärken

Die Anwesenheit von Polizei im öffentlichen Raum trägt nach allen Erfahrungen wirksam dazu bei, Übergriffe zu verhindern. Deshalb ist die Präsenz der Beamten zu verstärken. Voraussetzung dafür ist, daß die Polizei von Überlastungen befreit wird. Eine Entkriminalisierung von Bagatelldelikten durch Vorrang für Täter-/Opfer-Ausgleichsmaßnahmen würde entscheidend dazu beitragen, der Polizei Spielräume zur Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgaben zurückzugeben.

b) Die Arbeit von Präventionsräten stützen

In zahlreichen Stadtteilen haben sich Vereine, Ladeninhaber, Jugendgruppen, Kirchen, Sozialarbeiter, Behörden, Ausländerbeiräte und Schulleiter zusammengetan, um im eigenen Stadtviertel Gewaltdelikten vorzubeugen. Besonders in skandinavischen und angelsächsischen Ländern arbeiten diese Gruppen mit großem Erfolg. Die Arbeit dieser Gruppen zeichnet sich nicht nur durch erhebliches ehrenamtliches Engagement, sondern auch durch eine differenzierte Kenntnis der jeweiligen Örtlichkeiten aus. Politische Entscheidungsträger vor Ort sind deshalb aufgerufen, mit existierenden Gruppen zusammenzuarbeiten und deren soziale Kompetenz zu nutzen. Die Bundespolitik ist aufgerufen, die Erfahrung dieser Gruppen in einem Bundespräventionsrat zusammenzuführen.

c) Angsträume vermeiden

Bei allen stadtplanerischen Vorhaben ist darauf zu achten, daß durch Nutzungsmischung und soziale Kontrolle, Vermeidung von „Angsträumen", gute Einsehbarkeit und Beleuchtung öffentlicher Räume die Möglichkeiten unkontrollierter Übergriffe minimiert werden. Die Kommunen und lokale Akteure sind auch bei der Durchführung von Anti-Gewaltprogrammen, Anti-Rassismus-Programmen, beim Aufbau attraktiver Freizeitangebote für Jugendliche zu unterstützen.

d) Eine menschliche Drogenpolitik nutzt den Städten

Drogenabhängige dürfen für ihre Sucht nicht bestraft werden, statt dessen sind ihnen gesundheitliche Hilfen anzubieten. Nur so können Beschaf-

fungsdelikte vermindert und gleichzeitig der organisierte Drogenhandel bekämpft werden. Obwohl sich in anderen europäischen Ländern und auch bei vielen Kommunen in Deutschland diese Ansicht durchsetzt, verweigert die Bundesregierung bisher alle Reformschritte. Diese könnten Menschen helfen und zugleich einen spürbaren Beitrag zur Sicherheit in unseren Städten leisten.

Bonn, den 9. Juni 1998

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333